meppel.nl
GEMEENTEBLAD
Officiële uitgave van gemeente Meppel.
Nr. 175110
14 december 2016

Beleid oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen in de openbare ruimte

1. Doel van de beleidsregels

1.1. Doel

Het doel van dit beleid is om:
- Particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur duidelijkheid te geven over de criteria en voorwaarden waaronder de gemeente medewerking verleent aan het plaatsen van oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen;
- Particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur te informeren over de te volgen procedure;
- Aanvragen voor het plaatsen van oplaadinfrastructuur en het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen op een zelfde en gelijkwaardige manier te kunnen beoordelen en af te handelen.

Deze beleidsregels zijn alleen van toepassing op publieke oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte op of aan de openbare weg.

2. Juridisch kader

2.1. Ontheffing APV

Voor het plaatsen van voorwerpen op of aan de weg is op grond van art. 2:3 APV een ontheffing nodig van het college van burgemeester en wethouders. Het plaatsen van oplaadpalen of andere oplaadinfrastructuur wordt niet geacht te vallen onder 'het gebruik van een weg overeenkomstig de publieke functie van een weg'. Wanneer een bewoner, bedrijf of aanbieder van oplaadinfrastructuur bij de gemeente aanklopt voor het plaatsen van een oplaadpaal op of aan de weg in de buurt van zijn woning of bedrijf, dan is hiervoor dus een ontheffing van art. 2:3 APV nodig. In de voorschriften die aan de ontheffing worden gekoppeld kan de gemeente eisen stellen aan de aanvrager en / of beheerder van de oplaadpaal.

2.2. Verkeersbesluit

Wanneer de gemeente bereid is een ontheffing te verlenen voor het plaatsen van een oplaadpaal of andere oplaadinfrastructuur op of aan de weg, dan ligt het voor de hand dat de gemeente de parkeerplaats(en) bij de oplaadvoorziening ook aanwijst als parkeerplaats voor alléén het opladen van elektrische voertuigen. Het college van burgemeester en wethouders kan hiertoe op grond van art. 18 Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) een verkeersbesluit nemen. In zo'n verkeersbesluit wijst het college de betreffende parkeerplaats(en) door middel van het plaatsen van de verkeersborden E4 of E8 met onderbord 'alléén opladen elektrische voertuigen' (of 'alléén elektrische voertuigen').

2.3. Graafwerkzaamheden, kabels en leidingen

Voor het aansluiten van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op het elektriciteitsnetwerk in de openbare ruimte op of aan de weg is toestemming nodig van de gemeente. De aanvrager van de oplaadinfrastructuur is verantwoordelijk voor het vragen om toestemming, eventueel via het energiebedrijf.

2.4. Opladen elektrische voertuigen vanuit woning of bedrijf

In de praktijk komt het voor dat mensen die een elektrisch voertuig hebben deze vanuit hun woning of bedrijf opladen met een snoer dat over het trottoir (en andere delen van de openbare weg) wordt uitgerold. Dit kan tot gevaarlijke situaties aanleiding geven zeker als er geen direct toezicht wordt gehouden tijdens het opladen door degene die het snoer heeft uitgerold. Het is verboden om gevaarlijke en/of hinderlijke situaties te veroorzaken op de weg (artikel 5 Wegenverkeerswet). Hier kan dus tegen worden opgetreden.

3. Beleidsregels

3.1. Begripsbepalingen

In dit beleidsstuk wordt verstaan onder:
a. **elektrische voertuigen**: alle voertuigen die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden, uitgezonderd fietsen, snorfietsen en bromfietsen.

b. **oplaadinfrastructuur**: het geheel van oplaadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.
c. **oplaadpaal**: een oplaadobject in de vorm van een paal met tenminste één aansluiting en de mogelijkheid voor twee of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen.
d. **aanvrager**: de partij die een aanvraag tot het verlenen van ontheffing APV en/of het nemen van een verkeersbesluit indient bij de gemeente. De aanvrager is tevens beheerder van de betreffende laadinfrastructuur.
e. **beheerder**: de partij die de laadpaal waarvoor een aanvraag is ingediend gaat beheren. Deze partij is daarnaast verantwoordelijk voor voor de realisatie, het onderhoud en exploitatie van de oplaadpaal/-infrastructuur en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening.
f. **gebruiker**:
1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Meppel en eigenaar en/of bezitter is van één of meerdere elektrische voertuigen of een of meerdere werknemers in dienst heeft die beschikt/beschikken over een elektrisch voertuig;
2. een particulier die eigenaar en/of bezitter is van een elektrisch voertuig
g. **college**: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Meppel

3.2. Aanvraag ontheffing en verkeersbesluit

Een aanvraag voor een ontheffing/vergunning voor het plaatsen van een of meerdere oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg en het verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit waarbij een of meerdere parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen kan alleen worden ingediend door de beoogde beheerder van de betreffende laadinfrastructuur.

3.3. Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur

Een aanvraag voor een locatie voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur bevat een foto en tekening van de betreffende locatie, waarop de exacte plek van de gewenste oplaadpaal en/of infrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en) zijn aangegeven.

3.4. Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager toont aan dat er op de aangevraagde locatie daadwerkelijk behoefte bestaat bij gebruikers aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg. Het college verleent geen medewerking aan het realiseren van de gevraagde oplaadinfrastructuur, wanneer potentiële gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuigen, nabij de beoogde locatie van de laadpaal, op eigen terrein te (laten) parkeren en op te laden.

3.5. Definitieve locatie oplaadpaal/-infrastructuur

Het college bepaalt uiteindelijk, na overleg met de aanvrager, de definitieve locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en). Het college weigert de ontheffing als niet wordt voldaan aan de volgende criteria:
a. De behoefte aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur moet blijken uit de behoefte van gebruikers binnen een straal van hemelsbreed 200 meter van de aangevraagde locatie;
b. Er geen bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig zijn op of aan de openbare weg binnen de genoemde straal van 200 meter;
c. De desbetreffende ondergrond in eigendom is van de gemeente;
d. De locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar is;
e. het aannemelijk is dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden (dit om te voorkomen dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden);
f. De oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur kan worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen kunnen worden bediend;
g. Er geen sprake is van een onevenredige claim op de parkeercapaciteit in de directe omgeving. Er is aantoonbaar nog (rest)capaciteit beschikbaar op het maatgevend moment (centrum koopavond, woonstraat nachtperiode);
h. Het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken betreft;
i. De doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd is;
j. Er geen belemmeringen zijn ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
k. De oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld past;
l. Er geen sprake is van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen waarvoor de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur een belemmering vormt;
m. De oplaadpaal wordt niet gevoed door een (verlengde) private aansluiting.
In beginsel wordt er bij een nieuw te realiseren oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur één parkeerplaats aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. Indien het gebruik van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur dit toelaat, kan het college besluiten ook een tweede parkeerplaats aan te wijzen (verkeersbesluit).

3.6. Voorwaarden aan de ontheffing

Het college verbindt aan de ontheffing in ieder geval de volgende voorwaarden:

A. **Volgorde besluitvorming**
De ontheffing voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur wordt eerst van kracht en kan dus pas worden gebruikt, nadat het verkeersbesluit (College bevoegdheid) tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) onherroepelijk is geworden.

B. **Plaatsing en beheer oplaadpaal/-infrastructuur**
De aanvrager van de ontheffing voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van de oplaadpaal/-infrastructuur en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De kosten ter bescherming van de oplaadpaal/-infrastructuur (hekjes, biggenruggen ed.) zijn ook voor rekening van de beheerder.

C. **Inrichting en beheer parkeerplaatsen**
Voor het verlenen van de ontheffing op grond van de APV is aanvrager legeskosten verschuldigd. De kosten voor het nemen van een verkeersbesluit en de kosten voor het plaatsen van een verkeersbord, tegel en/of markering op de aangewezen parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

D. **Bereikbaarheid**
De beheerder van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar voor gebruikers, hulpdiensten en gemeente in het geval van vragen, storingen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en de helpdesk zijn vermeld op de oplaadpaal/-infrastructuur.

E. **Openbaarheid oplaadpaal/-infrastructuur**
De oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is 24 uur per dag en 7 dagen per week openbaar toegankelijk, in die zin dat deze voor iedereen te gebruiken is voor het opladen van zijn / haar elektrische voertuig. De beheerder zorgt voor zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het oplaadpunt.

F. **Interoperabiliteit**
Het oplaadpunt is interoperabel conform de landelijke en internationale afspraken, waaronder de uitwisselbaarheid van laadpassen en het gebruik van standaard stekkers.

G. **Groene stroom**
Om te bewerkstelligen dat elektrisch vervoertuigen ook aan de bron geen CO_2-uitstoot veroorzaken, mag de beheerder van de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur alleen gegarandeerd groene stroom (laten) leveren.

H. **Veiligheid**
De oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen.

I. **Aansprakelijkheid**
De beheerder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. Gemeente Meppel is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die door de oplaadpaal en/of andere infrastructuur is veroorzaakt. De beheerder vrijwaart hiervoor de gemeente. De beheerder verzekert zich voor eventuele schade voor minimaal een bedrag van € 1.000.000,- per gebeurtenis.

J. **Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone**
In gebieden waar betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren is ingevoerd of waar een maximale parkeerduur (blauwe zone) of enige andere restrictie geldt, geldt deze restrictie onverminderd ook voor de bestuurders van elektrische voertuigen.

K. **Intrekken / wijzigen van ontheffing en verkeersbesluit**
Indien de beheerder van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften verbonden aan de ontheffing, kan het college de ontheffing intrekken. Het college kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn aangewezen, intrekken. Het college kan de ontheffing en/of het verkeersbesluit tevens intrekken, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur. Het is niet gewenst dat daardoor een of meerdere parkeerplaatsen (nagenoeg) geheel onbenut blijven. In deze gevallen heeft de beheerder het recht en de plicht de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur binnen een door het college aan te geven termijn te verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor de rekening van de beheerder. Het college kan de ontheffing ook wijzigen of intrekken, indien er een wegreconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de aangewezen parkeerplaatsen zullen verdwijnen. In dat geval zal de gemeente samen met de beheerder bezien of er een alternatieve locatie voor een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur met bijbehorende parkeerplaats(en) in de directe nabijheid mogelijk is. Kosten hiervoor zijn voor rekening van de gemeente, wanneer de wegreconstructie plaatsvindt binnen 5 jaar na afgifte van de ontheffing. Kosten zijn voor rekening van de beheerder, wanneer de wegreconstructie later dan 5 jaar na afgifte van de ontheffing plaatsvindt.

L. **Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur**
De beheerder van een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur geeft op verzoek van het college inzicht in het feitelijke gebruik hiervan.

3.7. Bijzondere omstandigheden

Het college beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur nieuw en nog volop in ontwikkeling zijn. Met dit beleidsstuk wil het college duidelijkheid verschaffen over de voorwaarden, criteria en condities die van toepassing zijn op het realiseren van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur in de gemeente. In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van deze beleidsregels af te wijken.

3.8. Inwerkingtreding

De Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen in de openbare ruimte van de gemeente Meppel treden in werking met ingang van de eerste dag na die van de bekendmaking.
Meppel,
Burgemeester en wethouders van Meppel,
de secretaris, de burgemeester,

Toelichting

3.1. Begripsbepalingen

Elektrische voertuigen: het gaat hierbij om alle voertuigen die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden. Veelal zal het gaan om volledig elektrische auto's of plug-in hybride elektrische auto's, maar het kan bijvoorbeeld ook gaan om andere voertuigen, zoals gehandicaptenvoertuigen, motoren, trikes en quads die de parkeerplaatsen voor auto's gebruiken. Onder het begrip elektrische voertuigen vallen ook elektrische fietsen en snor-/bromfietsen. Deze laatste voertuigen worden echter uitgesloten van dit beleid.

3.2. Aanvraag ontheffing en verkeersbesluit

Het is de bedoeling dat de aanbieder van de oplaadinfrastructuur de formele aanvraag voor de APV-ontheffing en het verkeersbesluit indient. Wanneer een bewoner of bedrijf zich bij de gemeente meldt voor het plaatsen van een oplaadpaal of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg, zal de gemeente hen doorverwijzen naar de aanbieders van oplaadinfrastructuur. De aanbieder van de oplaadinfrastructuur dient de aanvraag in bij de gemeente om APV-ontheffing en verkeersbesluit. Bewoners of bedrijven kunnen niet zelf een aanvraag voor een oplaadpaal op of aan de weg en een verkeersbesluit tot het aanwijzen van de bijbehorende parkeerplaats(en) indienen. Dit ter voorkoming van de mogelijke gedachte bij de bewoners of bedrijven dat zij daarmee het exclusieve recht krijgen op het gebruik van de betreffende oplaadpaal / oplaadinfrastructuur en de bijbehorende parkeerplaats(en). Op grond van de Wegenverkeerswetgeving kunnen voor bewoners of bedrijven ook geen eigen parkeerplaatsen worden aangewezen op de openbare weg. De enige uitzondering hierop is de individuele gehandicaptenparkeerplaats, die door middel van een verkeersbesluit kan worden aangewezen (Bord E6 met als onderbord het kenteken van de betreffende auto). Bij zo'n individuele gehandicaptenparkeerplaats kan uiteraard ook een oplaadpaal worden geplaatst, wanneer de betreffende persoon over een elektrisch voertuig beschikt. In dat geval hoeft er geen verkeersbesluit te worden genomen om het gebruik van de parkeerplaats te regelen, want dat is in feite al gebeurd.

3.4.Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de ontheffing en het verkeersbesluit zal moeten aantonen dat er voldoende behoefte bestaat aan een oplaadpunt op de betreffende locatie. Hij kan dit doen door middel van een afschrift van een of meerdere verzoeken hiertoe van potentiële gebruikers (naam en adresgegevens van de gebruiker en kenteken van elektrische voertuig(en)). Bij het bepalen van de behoefte van potentiële gebruikers zal het college meewegen of zij de beschikking hebben of kunnen hebben over een eigen parkeergelegenheid bij de woning of het bedrijf.

3.5. Locatie

De oplaadpalen/-infrastructuur worden bij voorkeur geplaatst op strategische zichtlocaties in de nabijheid van de woningen / bedrijven van potentiële gebruikers. De voorkeur gaat uit naar centrale, goed bereikbare plekken in de wijken, zoals langs wijkontsluitingswegen of doorgaande wegen. Hiermee wordt voorkomen dat er grote verkeersstromen ontstaan binnen woonwijken wanneer elektrisch vervoer zijn vlucht neemt. Er is onder paragraaf 3.5 a. en b. gekozen voor een straal van hemelsbreed 200 meter. Bij het toetsen van de oplaadpalen-/infrastructuur in het straatbeeld kan de gemeente bijvoorbeeld kijken naar de kleur, kwaliteit, hoogte en omvang hiervan en naar bijvoorbeeld de aanwezigheid van monumenten.

3.6.Voorwaarden aan de ontheffing.

Het college kan aan een ontheffing voorwaarden verbinden.

A . Volgorde besluitvorming APV-ontheffing en verkeersbesluit
Het proces van de besluitvorming over de APV-ontheffing en het verkeersbesluit kan gelijktijdig in gang worden gezet. Tegen beide besluiten staan echter de bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) open. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbe-

sluit, bijvoorbeeld omdat de parkeerdruk ter plaatse erg hoog is en er geen algemene parkeerplaatsen kunnen worden gemist.
De gemeente zal de parkeerplaats(en) voor het laden van elektrische voertuigen pas aanleggen, nadat het verkeersbesluit daartoe onherroepelijk is. Het is niet gewenst dat de oplaadinfrastructuur al vóór dit tijdstip wordt aangebracht. Daarom wordt de APV-ontheffing eerst van kracht en kan de oplaadinfrastructuur dus eerst worden geplaatst, nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden. Dit wordt expliciet in de APV-ontheffing/vergunning als voorschrift opgenomen.

B. Beheer oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager van de APV-ontheffing/vergunning voor het plaatsen van de oplaadpaal/-infrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De APV- ontheffing/vergunning heeft een persoonlijk karakter. Wanneer de aanvrager het beheer over de oplaadpaal/-infrastructuur wil overdragen aan een andere partij, dan zal de aanvrager óf vooraf bij de aanvraag moeten vermelden voor wie de ontheffing wordt aangevraagd óf achteraf toestemming moeten krijgen van de gemeente om de ontheffing over te dragen. De beheerder is verantwoordelijk voor het plaatsen, beheren, onderhouden en exploiteren van de oplaadvoorziening en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De beheerder brengt de kosten voor het opladen van de elektrische voertuigen in rekening bij de gebruikers hiervan.

C. Beheer parkeerplaatsen

In de Wegenverkeerswet is geregeld dat de kosten voor het nemen van het verkeersbesluit en het plaatsen van verkeersborden en verkeerstekens op de openbare weg voor rekening komen van het bevoegd gezag dat het verkeersbesluit heeft genomen. Dit is doorgaans de gemeente, tenzij het gaat om parkeerplaatsen die onderdeel uitmaken van wegen die bij het rijk, een provincie of waterschap in beheer zijn. De gemeente kan deze kosten niet doorrekenen aan de aanvrager van de oplaadinfrastructuur. Voor het verlenen van de APV- ontheffing worden conform de Legesverordening van de gemeente Meppel kosten in rekening gebracht (€ 34,50).

I. Aansprakelijkheid

Door natrekking wordt de gemeente formeel juridisch eigenaar van de oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur, wanneer deze op of aan de weg in gemeentegrond worden geplaatst. De eigendom kan wel bij de aanvrager/beheerder van de oplaadinfrastructuur worden gelegd, maar dit kan alleen door verkopen van de ondergrond of het vestigen van een opstalrecht voor alle oplaadinfrastructuur. Het eerste is doorgaans niet gewenst en het tweede erg omslachtig (via notaris) en kostbaar. Op zich is het niet onoverkomelijk dat de gemeente formeel eigenaar wordt van de oplaadinfrastructuur, zolang de aansprakelijkheid voor alle schade bij de aanvrager/beheerder wordt gelegd.

J. Betaald parkeren/vergunninghouders/blauwe zone

Wanneer parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn gelegen in gebieden voor betaald parkeren, vergunninghouders, blauwe zone of een andere parkeerrestrictie, dan moeten de bestuurders van deze voertuigen zich aan de betreffende regels houden. Parkeerplaatsen in een blauwe zone kunnen eventueel ‘buiten de blauwe zone’ worden geplaatst, zodat elektrisch voertuigen ook gedurende langere tijd kunnen worden opgeladen. Hiervoor moet het betreffende verkeersbesluit worden aangepast en de blauwe streep bij deze parkeerplaatsen worden verwijderd.

K. Intrekken / wijzigen van APV-ontheffing en verkeersbesluit

Wanneer de aanvrager / beheerder zich niet aan de voorschriften van de APV- ontheffing houdt, kan het college uiteindelijk de ontheffing intrekken. In zo’n geval zal de beheerder zijn oplaadinfrastructuur moeten verwijderen. Is deze weigerachtig dan kan de gemeente dit afdwingen via een dwangsom en/of bestuursdwang. Vervolgens kan de gemeente bezien of er een andere aanbieder van oplaadinfrastructuur geïnteresseerd is in het plaatsen hiervan, zodat de aangewezen parkeerplaatsen in stand kunnen blijven. Is dit niet het geval, dan zal de gemeente het betreffende verkeersbesluit kunnen intrekken en de parkeerplaatsen weer voor algemeen gebruik kunnen vrij geven.
Bij wegreconstructies wordt de systematiek uit de Telecomwetgeving gevolgd. Als een wegreconstructie binnen 5 jaar na afgifte van de APV-ontheffing plaatsvindt, betaalt de gemeente de kosten van verplaatsing van oplaadinfrastructuur. Vindt de reconstructie na meer dan 5 jaar plaats dan zijn de kosten voor rekening van de beheerder van de oplaadinfrastructuur (normaal ondernemersrisico). De kosten van het benodigde verkeersbesluit en de inrichting van de parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

L. Informatie gebruik oplaadinfrastructuur

Voor de gemeente is het in het kader van het doelmatig gebruik van de vaak schaarse parkeerruimte gewenst dat zij inzicht krijgt in het feitelijk gebruik van de oplaadinfrastructuur. Veelal zal een jaarlijks overzicht van het gebruik voldoende zijn.

3.7.Bijzondere omstandigheden

Hier is sprake van een zogenaamde ‘hardheidsclausule’ op grond waarvan het college in bepaalde uitzonderlijke en/of onvoorziene situaties kan afwijken van de beleidsregels